

CRUZAR
HISTÓRIAS
I OFICINAS
LUSO-AFRO-
-BRASILEIRAS

COORD.
LUÍS ALBERTO MARQUES ALVES
GASPAR MARTINS PEREIRA



CITCEM
CENTRO DE INVESTIGAÇÃO TRANSDISCIPLINAR
CULTURA, ESPAÇO E MEMÓRIA

Título: *Cruzar Histórias: I Oficinas Luso-Afro-Brasileiras*

Organização: Luís Alberto Marques Alves | Gaspar Martins Pereira

Design das Publicações CITCEM: Helena Lobo Design | www.hldesign.pt

Paginação desta edição: by Scala | Graphic Performance

Fotografia de capa: by Scala (a partir da Bússola Marítima de Francisco António Gallo, Porto, Museu do ISEP, Coleção de Física)

Edição: CITCEM – Centro de Investigação Transdisciplinar “Cultura, Espaço e Memória”

Via Panorâmica, S/n | 4150-564 Porto | citcem@letras.up.pt

ISBN: 978-989-8351-73-9

DOI: 10.21747/9789898351739/alv2017

Trabalho cofinanciado pelo Fundo Europeu de Desenvolvimento Regional (FEDER) através do COMPETE 2020 – Programa Operacional Competitividade e Internacionalização (POCI) e por fundos nacionais através da FCT, no âmbito do projeto POCI-01-0145-FEDER-007460.



I.
TRAPICHES E
TRAPICHEIROS
NA DINÂMICA
PORTUÁRIA
DA SALVADOR
COLONIAL

TRAPICHES E TRAPICHEIROS NA DINÂMICA PORTUÁRIA DA SALVADOR COLONIAL*

MARIA DAS GRAÇAS DE ANDRADE LEAL**

INTRODUÇÃO

Com o objetivo de compreender o papel dos trapiches e seus proprietários trapicheiros no contexto portuário e comercial da Salvador colonial, o Trapiche Barnabé é tomado como unidade analítica, a fim de percebê-lo no conjunto de tantos outros erguidos ao longo do antigo Bairro da Praia, na faixa litorânea da Baía de Todos os Santos, em seu funcionamento e na sua importância econômica e social, ao identificar elos dessa importante cadeia comercial e a dinâmica de transformações da estrutura e do funcionamento portuários¹.

No contexto da expansão comercial atlântica portuguesa na América, os trapiches se constituíram em pontos estratégicos que asseguraram a base portuária que serviu, ao longo do período colonial, aos interesses metropolitanos e coloniais, por garantir a realização efetiva das práticas econômicas, sociais e políticas no âmbito da comercialização intercolonial, regional e local. A partir da segunda metade do século XVI, o porto de Salvador, na Bahia, considerado ‘Porto do Brasil’, projetou-se como porto de escala para a Carreira da Índia, principal via de acesso ao território conquistado, bem como de saída das suas riquezas naturais valorizadas no mundo colonial. Os trapiches, naquele contexto, foram sucessivamente erguidos à beira mar, com funções de promover armazenamento e transporte de mercadorias, compondo uma insipiente estrutura portuária com ancoradouros naturais. A fim de garantir à coroa portuguesa o poder econômico sobre o território colonizado, a Salvador, ou a “cidade da Bahia”, foi estruturada, mesmo que espontaneamente, para suprir às principais demandas exigidas pelo comércio ultramarino.

* Este artigo é uma versão introdutória do texto “O Trapiche Barnabé no contexto portuário da Salvador do século XVIII ao XX”, publicado em CRUZ *et al.*, 2016.

** Professora titular-plena da Universidade do Estado da Bahia/Departamento de Ciência Humanas/Colegiado de História/Programa de Pós-Graduação em História Regional e Local – Campus V. E-mail: gal.leal@yahoo.com.br.

1 A palavra trapiche deriva do latim *trapetum*. Denominação que se dava aos antigos moinhos de azeitonas ou da cana de açúcar. Para este estudo, trapiche é entendido como a casa (armazém) de guardar gêneros de embarque e desembarque, com aparelho para carregar e descarregar, situada à beira mar, junto ao cais que, através de pontes improvisadas de madeira, podia-se ter acesso às embarcações menores que se aproximavam das margens. Trapicheiro é aquele que possui ou dirige trapiche. Há denominações, no século XIX, de comerciantes trapicheiros.

A Salvador e seu porto, desde então, consolidou-se como lugar estratégico, tanto do ponto de vista náutico, como militar e comercial, destacando-se como o mais importante polo comercial que promoveu a expansão colonial portuguesa no novo mundo, o que lhe imprimiu a característica de “cidade portuária”. O Bairro da Praia, por sua vez, como era chamada a cidade Baixa ou Bairro Comercial, tinha pequena extensão e pouquíssima profundidade. Entre o pé da montanha e o mar, havia uma estreita faixa de terra, onde fora erguida a ermida da Conceição e estabelecida a zona comercial e de construções navais.

O BAIRRO DA PRAIA, O TRAPICHE BARNABÉ E O PORTO DE SALVADOR SETECENTISTA

A extensão inicial do trecho do Bairro da Praia que ia da atual Preguiça à Praça Cairu, estendeu-se, no século XVII, até a altura da atual Praça Conde dos Arcos, na parte baixa da Ladeira do Taboão, conservando, contudo, em todo o comprimento, a característica de uma rua, somente ladeada por construções destinadas a funções comerciais como armazéns, trapiches e similares, além das presenças de estaleiro para construção naval na parte da Ribeira das Naus e residências.

À medida que a expansão comercial se consolidava, com o aumento do fluxo de demandas, o Bairro da Praia, no primeiro quartel do século XVIII, apresentava-se como espaço destacado no mundo colonial. Era composto por casas “magníficas e mui elevadas”, umas fabricadas “sobre o mar e outras encostadas nos penhascos da terra”, continuando a existir o eixo direcional único, paralelo à escarpa e à marinha, contido na pouca profundidade. Segundo viajantes estrangeiros e relatórios oficiais, o seu porto era muito movimentado, com intenso comércio, fazendo da capital do Brasil um “empório de todas as riquezas”².

Em 1730, a ocupação da faixa à margem da Baía de Todos os Santos crescera bastante, indo desde a Preguiça, na Freguesia da Conceição da Praia, até Água de Meninos, na Freguesia do Pilar. Por intermédio de uma única rua de tipo linear, tinha edificações sólidas nos seus dois lados, de muitos andares, onde eram instalados setores públicos (Alfândega, arsenal, estaleiro naval e outras); religiosos (Igreja da Conceição da Praia em sua 2ª. versão); de defesa (fortes da Ribeira e sua bateria adjacente, Bateria de São Paulo da Gamboa, Fortaleza do Mar, de Nossa Senhora do Monte Serrat, de São Bartolomeu da Passagem de Itapagipe); estabelecimentos comerciais (armazéns, trapiches, casas comerciais) e residenciais³.

2 AUGEL, 1980.

3 SIMAS FILHO, 1998, refere-se à descrição de PITA, 1976. Esta obra *História da America Portuguesa, desde o anno de mil e quinhentos do seu descobrimento, até o de mil e setecentos e vinte e quatro*, foi impressa em 1730, em Lisboa, pela Officina de Joseph Antonio da Silva, Impressor da Academia Real.

Os trapiches, em particular, aparecem citados no perfil comercial e portuário da cidade desde o século XVII, como descreve Taunay sobre a passagem de Pyrad de Laval por Salvador, em 1610, que notou na Cidade Baixa uma grande rua “bem guarnecida de toda espécie de lojas e officinas”, onde se encontravam “depósitos e armazéns de carga e descarga de mercadorias”⁴. Eram vistos pelos visitantes estrangeiros que chegaram à Bahia entre os séculos XVIII e XIX como os maiores e bem construídos do mundo. Dentre aqueles do início do século XVIII, como os do Lado, o Grande, Bursany e do Julião, o Trapiche Barnabé, um dos mais antigos, localizado no Pilar, teve como proprietário e fundador Barnabé Cardoso Ribeiro⁵. Desde 1711, tem-se referências ao cais da casa do Capitão Barnabé Cardoso Ribeiro, concessionário de “9 braças de praia na rua de Nossa Senhora do Pilar que vai para o Rosário [...] para fazer um cais de cantaria para igualar com o seu, que já tem feito, com todas as testadas e mais úteis”⁶. As condições para a manutenção da concessão, por sua vez, eram de efetuar a confirmação da mesma em um ano e “deixar 25 palmos livres como é uso, e também em uma rua pela travessa de 12 palmos de largo, para a saída do cais”⁷. Em alvará de 1715, o Coronel José Pires de Carvalho e o Capitão Barnabé Cardoso Ribeiro são citados como concessionários de 9 braças à frente

[...] de suas testadas do cais, que têm na rua de Nossa Senhora do Pilar, que vai para o Rosario, até o mar, e partem pelo Norte com terras [...] das casas do capitão Barnabé Cardoso Ribeiro, e o sul com as dos Frades do Carmo, para fazerem um cais de cantaria, deixando na frente 40 palmos livres para o uso do povo, e uma rua de 12 palmos pelo meio das terras dos concessionários, com todos os úteis necessários, salvo prejuízo de terceiro. Condições: as do foral, e as mesmas da anterior, a exceção das terras, e aldeias dos índios, porque não há⁸.

Entre os anos de 1719-1722, o Trapiche Barnabé Cardoso aparece citado em portarias passadas pelo governo interino do arcebispo D. Sebastião Monteiro da Vide e pelo Vice-Rei Vasco Fernandes César de Menezes (Conde de Sabugosa), nas quais autorizavam a alguns Capitães a realizarem o carregamento de caixas de açúcar nos demais trapiches do Lado, Grande, Burçanes (ou Bursany) e do Julião⁹. Em Provisão Régia, de 1729, ao Conde de Sabugosa, Barnabé Cardozo Ribeiro, residente na Bahia, é mencionado

4 Afonso d'E Taunay. *Na Bahia Colônia - 1610-1746*, apud SIMAS FILHO, 1998: p.84.

5 BRASIL, Ministério da Cultura. Assessoria Especial. Projeto Resgate “Barão do Rio Branco”, Lisboa, 1997. Portarias passadas pelo Governo interino do arcebispo D. Sebastião Monteiro da Vide e pelo Vice-Rei Vasco Fernandes César de Menezes, do ano de 1719 ao de 1722. In *Annaes da Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro*, volume X, 1883. A denominação de cada cais, como também dos trapiches, estava relacionada, na maioria das vezes, ao nome do seu proprietário ou à área em que se localizavam.

6 PUBLICAÇÕES DO ARCHIVO NACIONAL, XXVII. Rio de Janeiro: Officinas do Archivo Nacional, 1931, p. 127.

7 PUBLICAÇÕES DO ARCHIVO NACIONAL, XXVII. Rio de Janeiro: Officinas do Archivo Nacional, 1931, p. 127.

8 Alvará de 18 de fevereiro de 1715, Faz. 3. Publicações do Archivo Nacional, XXVII, Rio de Janeiro, Officinas do Archivo nacional, 1931, p. 131. (datil.).

9 *Annaes da Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro*, Volume X. Rio de Janeiro: typ. G. Lenzinger & Filhos, 1883, p. 554. Há indícios da existência do Trapiche Barnabé por volta de 1690, quando foi construída a primeira capela dedicada a Nossa Senhora do Pilar no lugar, segundo OTT, 1979, do atual Trapiche Barnabé,

a respeito de uma representação sobre pesagem e encaixamento de açúcar¹⁰. Os trapiches, nesse sentido, aparecem sequencialmente citados em documentos oficiais de Lisboa, o que indica a importância dos mesmos na política ultramarina comercial, tendo em vista serem esses os principais interlocutores no mercado colonial, uma vez que, através deles, as principais mercadorias de exportação eram carregadas para os portos atlânticos e africanos. Além do que, a fiscalização sobre eles passava a ser aplicada em consequência de supostos desvios nas pesagens dos produtos comercializados, entre outras fraudes, a exemplo de burlas no pagamento de impostos.

Outro trapiche identificado no período é o Trapiche do Maciel que, em 1733, passava a constar entre aqueles oficialmente reconhecidos pelo poder metropolitano¹¹. Os indícios da documentação apontam para o crescimento sucessivo do número de trapiches erguidos ao longo do estreito Bairro da Praia, onde a vitalidade comercial se fazia mais presente, especialmente a partir da segunda metade do século XVIII.

Segundo prospecto da Cidade do Salvador, realizado por José Antônio Caldas em 1758 e publicado no ano seguinte, na planta da parte baixa da cidade, a distribuição da região está pontuada por cais, trapiches, fortes, portos e igrejas. Dentre os trapiches, destacam-se o de Manoel Martins Afonso; do Barnabé - que avançava 30 braças (66m) ao mar; do Julião; Novo do Gaspar Mendes; dos Religiosos de S. Phelipe Néri; de José Pires de Carvalho; e, por baixo, do Peso do Fumo e do Azeite. Entre os portos estão o da Preguiça, das Pedreiras, da Casa do Unhão e das Vacas. Quanto aos cais estão o do Dourado; Sodré; dos Padres da Companhia e o novo dos ditos Padres, ainda não acabado; da Lenha; da Farinha ou da Lixa; de Santa Bárbara; e da Cachoeira¹².

Ferrez, ao comentar as plantas de Caldas (1759), explicita a relevância do referido documento, por considerá-lo valioso não somente por indicar aspectos da parte baixa da cidade (sobre a planta do Cais do Sodré, da Misericórdia, da Farinha e das ruas anexas), mas por revelar “a importância do seu comércio pelo número e dimensões de trapiches, onde as mercadorias ficavam armazenadas aguardando a partida das frotas para Lisboa”¹³. Ao descrever as plantas do Trapiche Barnabé, Ferrez compreende por que, através delas, torna-se possível aquilatar-se

[...] a importância e esmero daquelas construções que são exemplares do maior valor da arquitetura luso-brasileira no século XVIII. A primeira, de 1757, tem uma fachada nobre e severa, com vergas retas típicas do período. A segunda, mais para o fim do século, oferece o aspecto de cunhais de pedra em forma de colunas sustentando a

10 *Annaes da Biblioteca Nacional*. Vol. 68. Catálogo de documentos sobre a Bahia existentes na Biblioteca Nacional. Divisão de Obras Raras e Publicações.

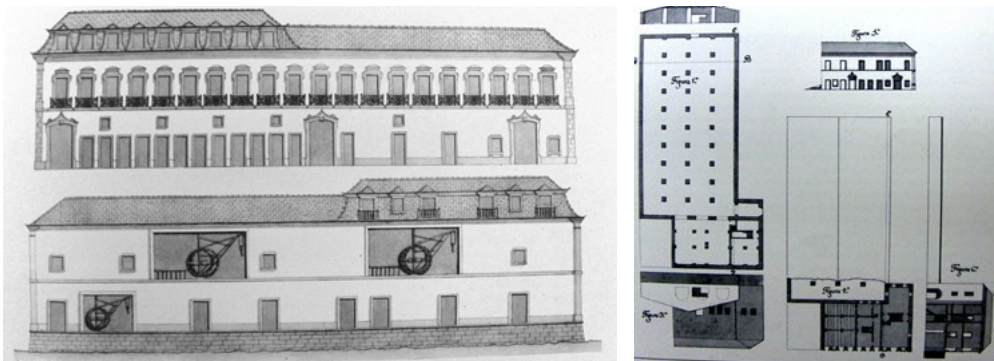
11 BRASIL, Ministério da Cultura. Assessoria Especial. Projecto Resgate “Barão do Rio Branco”, Lisboa, 1997. Portarias de 1733 em diante.

12 “Elevação e fachada que mostram em prospecto pela marinha a Cidade de Salvador Bahia de Todos os Santos Metrópole do Brazil aos 13 graos de latitude p(ar)a. a parte do Sul, e 345 gr(au)s e 36 min(u)tos de longitude. Bahia e de Abril 13 de 1758. Tirada por José Antônio Caldas”.

13 FERREZ, 1963: 58.

cimalha; às portas principais com verga curva e as de peitoril do primeiro andar decoradas com molduras. O todo tem uma grande nobreza e placidez. E dizer-se que era um trapiche!

A figura a mostrar a parte do edifício que olhava para o mar nos dá uma minúcia preciosa: os guindastes de roda da época, que ficavam protegidos dentro do trapiche e dali carregavam diretamente para as embarcações. Eram eles movidos por dois negros que dentro da roda grande, subiam pelas travessas ou degraus da mesma, como por uma escada¹⁴.



DESENHO DE JOSÉ ANTÔNIO CALDAS COM A LEGENDA “PLANTAS, FACHADAS E PROFIS DO TRAPICHE BARNABÉ CARDOZO DESTA CIDE. DA BA. (32 X 475 MM.)”, ASSINADAS E DATAS 16-10-1757. NA PARTE SUPERIOR “PRÉDIO DO TRAPICHE QUE CONSTA DE DOIS DESENHOS A NANQUIM AQUARELADOS, SEM ASSINATURAS E SEM DATAS. UM TRAZ A LEGENDA: ESTE É O PROSPECTO DE TODA A GALERIA Q. FAZ FRENTE PARA A PARTE DA RUA, Q. TEM DE COMPRIMENTO 236 PALMOS (28 X 49 MM.)”; E O OUTRO: “FRENTE DA PARTE DO MAR, QUE TEM DE COMPRIMENTO 246 PALMOS (290 X 500 MM)”¹⁵.

Entre os anos de 1753 e 1765, Barnabé Cardoso Ribeiro foi alvo de fiscalização e sindicância das suas contas por parte da Fazenda Real, onde provavelmente exercia a função de tesoureiro. Era possuidor do Engenho da Grama, suas terras e fábricas, entre tantos outros bens citados na documentação, incluindo o Trapiche Barnabé. Encontrava-se endividado e, possivelmente, por conta das dívidas contraídas, seus bens foram sequestrados e vendidos, como o Engenho da Grama¹⁶.

14 FERREZ, 1963: 58.

15 FERREZ, 1963: 58.

16 BRASIL, Ministério da Cultura. Assessoria Especial. Projecto Resgate “Barão do Rio Branco”, Lisboa, 1997. *Annaes da Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro*, volumes XXXI, XXXII, LXVIII. Ao analisar a relação de contendas entre senhores de engenho e o reino, Schwartz cita o caso de Barnabé Cardoso Ribeiro ao perder seu engenho “Sitio da Gama” para o seu sobrinho Miguel Moniz Barreto. SCHWARTZ, 1988.

Em consequência daquela situação de dívidas, por volta de meados da década de 1760, o Trapiche Barnabé foi arrematado à Fazenda Real por José Pires de Carvalho e Albuquerque¹⁷, proprietário do Trapiche Grande, pela quantia de 52:000 cruzados e 100\$000 rs. Por se encontrar danificado, o então arrematante precisou reconstruí-lo¹⁸. Observa-se, a partir da documentação pesquisada, que os trapiches se constituíam em bens preciosos e disputados por garantirem grandes negócios para os principais comerciantes da praça de Salvador. Em seguida à aquisição do referido trapiche, em 1769, o arrematante logo o vendeu pela quantia de 30:000\$000 ao negociante e Mestre de Campo Theodósio Gonçalves Silva¹⁹.

DINÂMICA MERCANTIL NA SALVADOR PORTUÁRIA

A região portuária de Salvador, no século XVIII, expressou o nível de acumulação e reprodução do capital mercantil, observado pelo aumento de transações e construção de propriedades comerciais (lojas, armazéns, trapiches, embarcações etc), imprimindo, dessa forma, a crescente dinâmica mercantil representada pelos principais homens de negócio que, além de senhores de engenhos, eram identificados entre os grupos de comerciantes contratadores, mercadores e trapicheiros. As maiores fortunas daqueles negociantes que atuavam no comércio de longa distância e também como traficantes na Salvador setecentista reuniam, entre tantas formas de investimento, lojas abertas, armazéns e trapiches²⁰.

Os trapiches, por se caracterizarem em espaço de armazenagem, de transações comerciais e de transporte de mercadorias a partir de seus atracadouros, sendo alguns deles instalados distantes do centro comercial de então, e em sua maioria construídos por particulares, tornaram centrais na dinâmica econômica portuária. Ou seja, por representar importante bem de natureza comercial que influenciava na acumulação do capital mercantil, compra e venda de trapiches na Salvador colonial se constituía em um bom negócio que envolvia os grandes comerciantes e ricos proprietários ligados a diversos comércios, especialmente o de escravos²¹. Seria uma marca desses negociantes a diversificação de investimentos, tendo em vista a necessidade de diminuição de riscos face a insegurança e instabilidade no comércio transatlântico, o que levou muitos a operarem no sistema de crédito, como José Pires de Carvalho e Albuquerque, grande credor da coroa portuguesa.

17 Desembargador, Fidalgo da Casa de S.M., Cavaleiro Professo na Ordem de Cristo, Alcaide Mor da Vila de Maragogipe e Secretário do Estado do Brasil.

18 *Annaes da Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro*, vol. XXXII, documento de 1766.

19 APEB, judiciário, Livros de notas do 1º e 2º ofícios de Salvador, livro 110, p. 39.

20 APEB, judiciário, Livros de notas do 1º e 2º ofícios de Salvador, livro 110, p. 39.

21 Sobre padrões de investimentos e formas de transmissão de propriedades rurais, urbanas e mercantis na cidade de Salvador, do sistema de crédito disponível na cidade de Salvador, na segunda metade do século XVIII, bem como do comportamento do grupo mercantil residente na cidade, com destaque para a atividade comercial, notadamente do tráfico de escravos, ver RIBEIRO, 2009.

Para além da acumulação da riqueza, tais comerciantes reivindicavam nobreza, títulos nobiliárquicos, e cargos na administração colonial, os quais eram limitadamente concedidos pela coroa portuguesa. Segundo Alexandre Vieira Ribeiro²², riqueza e prestígio se constituíam em condição básica para a consolidação desses homens de negócio em um lugar social de destaque na América portuguesa. Foi o caso de Theodósio Gonçalves da Silva, proprietário do Trapiche Barnabé, traficante de escravos e rico negociante que, vindo pobre de Portugal, se estabeleceu na Cidade da Bahia desde a primeira metade do século XVIII, e, no máximo, contentou-se com o título de “familiar do Santo Ofício”.

Dez anos depois de sua chegada, tornou-se administrador do trapiche de açúcar chamado Julião, de propriedade do expoente comerciante e traficante de escravos, Simão Pinto de Queiroz, português oriundo da região do Douro. Casou-se, em 1760, com Ana de Sousa Queiroz e Silva, filha do seu patrão. Em sociedade com seu irmão, José Gonçalves da Silva, e sobrinho, Antônio Dias de Castro Mascarenhas, constituíram uma grande fortuna com o comércio para Portugal, Ásia, África e de cabotagem na América portuguesa, sendo proprietário de seis navios, um engenho em Jaguaripe, propriedades urbanas e destilaria na cidade de Salvador. Seu sobrinho soube se aproveitar das relações desenvolvidas previamente por ele, pois constituiu matrimônio, casando-se com outra filha de Simão Pinto Queirós, Maria Vitória de Jesus. Quando da morte de Simão Pinto Queirós, Antônio Dias Mascarenhas herdou o trapiche Julião e Gonçalves da Silva adquiriu o trapiche vizinho, Barnabé²³.

A Bahia, especialmente em função da sua agricultura, naquele momento com muitas vantagens em relação a outras cidades marítimas do Brasil, produzia diversificados gêneros que eram fornecidos ao seu comércio interior e exterior, dos quais, os mais “preciosos, que fazem a base sólida do comércio da Bahia e lhe constitui para sempre um fundo de riqueza natural, renovada e inexaurível” eram o açúcar e o tabaco, além das madeiras e da mandioca²⁴.

Até a chegada de mercadorias ao porto de Salvador, a dinâmica produtiva se fazia nas diversas vilas e comarcas da Bahia, como Cachoeira, Nazaré, as ilhas da Bahia, Porto Seguro, São Matheus, Rio das Contas, Ilhéos, Camamú, Taperoá, além da produção realizada nas proximidades da cidade, cujos enredos se faziam com ações tensionadas nos campos da violência, insubordinação e negociação, especialmente quando se tratava da população cativa no trabalho das lavouras, tanto de exportação, quanto de subsistência e comércio interno. O então advogado da Bahia, José da Silva Lisboa, futuro Visconde de Cairú, em carta de 1781, endereçada ao Dr. Domingos Vandelli, Diretor do Real Jardim

22 RIBEIRO, 2009.

23 RIBEIRO, 2009: 381.

24 Carta de José da Silva Lisboa a Domingos Vandelli, Diretor do Real Jardim Botânico de Lisboa, de 18 de outubro de 1871. In *Annaes da Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro*, volume XXXII. Rio de Janeiro: Oficinas da Biblioteca Nacional, 1910, p. 499. Grafia atualizada.

Botânico de Lisboa²⁵, classificava o comércio na Bahia como “amplo e variado, tanto no interior, como no exterior”. E assim descrevia: “he uma coisa bella ver aportar aos caes da Bahia mais de 40 embarcações pequenas cada dia, carregadas de viveres e de tudo necessario para o uso da cidade”²⁶. O tráfego de sumacas, as quais chegavam da “Cotinguiba”, do Rio São Francisco, Ceará, Pernambuco, Porto Seguro, Sergipe d’ElRey, etc., representava o que havia de mais diversificado e movimentado em relação a outras cidades litorâneas, por formar um comércio interno abundante e extenso. Carregadas de “milho, feijões, farinha, caixas de assucar, carnes secas, peixes salgados e secco”, aportavam nos cais, trazendo para a cidade o “necessário para as commodidades da vida e ao mesmo tempo [produzindo] huma circulação rapida de dinheiro, que conserva e revifica todos os ramos da indústria pública”²⁷.

A atividade comercial expressiva, realizada na principal porta de entrada e saída da Bahia colonial, o mar, reunia uma vasta rede de demandas, não somente externa, mas interna ao Brasil. A importância da Bahia no fornecimento de cargas a navios era um fator relevante que favorecia o seu mercado. Do Rio de Janeiro navios eram enviados a busca de cargas. Para Lisboa, no porto eram carregados 40 navios de 800 toneladas, com açúcar, tabaco, “couros em cabelo”, sola, madeiras para construção e carpintaria, aguardente, melação, além de outros gêneros como arroz, “farinha de páo”, coquilha, algodão, louça de barro, piaçaba para amarras, cocos, “ipecacuanha”, baunilha, “quiti”, café, aguardente e outros. De Portugal se recebia manufaturados como “fazendas de todo genero da Europa e Azia, pranchas de ferro e cobre, chumbo, sal, marmore, vinhos, aguardentes, farinhas de trigo e comestiveis”, louças, vinagre, azeite de oliva²⁸. Além de mercadorias destinadas ao comércio lucrativo, do porto de Salvador eram transportados animais da terra, como onças, ervas e plantas enviadas “às collecções dos jardins reais”²⁹.

A rentabilidade que envolvia o comércio de escravos representou, para os homens de negócio da Bahia setecentista, importante elemento propulsor para o enriquecimento fácil e seguro, observando-se os investimentos realizados em torno de tal comércio³⁰. O ministério pombalino, neste sentido, fomentou uma politica mercantilista que resultou, em fins do século XVIII, na

25 Foi o primeiro barão e visconde de Cairu. Nasceu em Salvador a 16 de julho de 1756 e faleceu no Rio de Janeiro a 20 de agosto de 1835. Além de economista, historiador, jurista, publicista, professor, foi um importante político que apoiou a coroa portuguesa, ocupando diversos cargos, especialmente após 1808, quando a corte se instalou no Rio de Janeiro, onde assumiu o cargo de Deputado da Real Junta do Comércio e Desembargador da Casa da Suplicação. Foi um dos nomes que contribuíram para fomentar os debates em torno da independência do Brasil de Portugal, apesar de buscar a conciliação a todo o tempo.

26 *Carta de José da Silva Lisboa a Domingos Vandelli, Diretor do Real Jardim Botânico de Lisboa, de 18 de outubro de 1871*, doc. Cit, p. 495. Sobre o comércio e atividades mercantis da Salvador setecentista ver os trabalhos de SOUZA, 2003 e SOUZA, 2005.

27 *Carta de José da Silva Lisboa a Domingos Vandelli, Diretor do Real Jardim Botânico de Lisboa, de 18 de outubro de 1871*, doc. Cit, p. 495.

28 *Carta de José da Silva Lisboa a Domingos Vandelli, Diretor do Real Jardim Botânico de Lisboa, de 18 de outubro de 1871*, doc. Cit, p. 504.

29 *Ofícios de 1781 do governador da Bahia Marquez de Valença e carta de José da Silva Lisboa*. In *Annaes da Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro*, volume XXXII. Rio de Janeiro: Oficinas da Biblioteca Nacional, 1910, p. 494-506.

30 Sobre as práticas econômicas realizadas no mercado de Salvador, os índices de riquezas e enobrecimento vinculados ao tráfico de escravos, ver RIBEIRO, 2009.

*ascensão social dos negociantes, cuja possibilidade de prestígio, enobrecimento e ampliação de suas fortunas ocorreu através de alianças matrimoniais, apadrinhamentos políticos e nomeações para cargos estratégicos da governação local. É o caso de José Pires de Carvalho e Albuquerque.*³¹

José Pires de Carvalho e Albuquerque, por sua vez, foi um dos grandes negociantes de forte influência política e econômica da segunda metade do século XVIII, constituindo-se em um importante credor da Real Fazenda. Seus sucessores e descendentes expandiram seus poderes políticos e econômicos na Bahia, prosseguindo na acumulação de títulos e cargos administrativos na América portuguesa, como o de alcaide-mor e de Secretário de Estado e Guerra do Brasil, bem como de patrimônio proveniente de heranças e novas uniões, a exemplo de José Pires de Carvalho e Albuquerque que se tornou “proprietário da Casa da Torre por casamento com Ana Maria de São José e Aragão (1760-1834), e dos engenhos de Cazumbá, Rosário, Passagem, São Miguel e Nossa Senhora da Conceição”, além de “servir nos empregos” “de Intendente da Marinha e Armazéns Reais, Vedor Geral do Exército, Provedor e Ouvidor da Alfândega da Bahia e Deputado da Junta da Real Fazenda”³². A família Pires de Carvalho e Albuquerque tornou-se poderosa na Bahia do século XVIII.

Protagonizando diversas negociações junto ao poder metropolitano, José Pires de Carvalho e Albuquerque reivindicava e disputava privilégios, tais como as representações de 1786 referentes ao privilégio de descascar arroz na sua propriedade, a Quinta do Unhão, ao argumentar ser um lugar central, localizado na “*porta para o mar*”, “vizinha da Alfândega e da Ribeira, e próximo ao Ancoradouro dos Navios”, além de estar promovendo na sua fazenda, “a cultura deste gênero e sua factura, pelo zelo patriótico que me assiste”³³.

Com o privilégio exclusivo de descascar arroz na sua propriedade, o então Secretário de Estado, José Pires de Carvalho e Albuquerque, iniciou, no ano seguinte (1787), outra querela junto à coroa portuguesa, ao apresentar argumentos “sobre os inconvenientes na mudança do Tribunal da Mesa de Inspeção e Arrecadação do Tabaco, situados em sua propriedade há mais de um século, para o Trapiche do Bernabé, de propriedade de Theodósio Gonçalves Silva”³⁴. Justificando ter sido a sua família detentora por mais de um século do antigo privilégio da arrecadação do tabaco em sua propriedade, situada no coração da Cidade Baixa, a Quinta do Unhão, que formava o principal corpo de comércio, informava ser o proprietário do Trapiche Barnabé, Theodosio Gonçalves Silva, seu concorrente, e que, provavelmente, por estar situado o dito trapiche longe do principal corpo do comércio, parecia próprio para os contrabandos. Justificativa que fortalecia o interesse em manter seu privilégio em detrimento do seu opositor. No final da querela, a sentença sobre o monopólio da arrecadação do tabaco foi favorável

31 VALIM, 2012.

32 VALIM, 2012.

33 VALIM, 2012.

34 VALIM, 2012.

a Albuquerque³⁵. Considerando ter sido o produto que melhor representou o acúmulo de riqueza pelo tráfico de escravos, observa-se que havia, entre tais negociantes, conflitos importantes de interesses que, muitas vezes, eram resolvidos pelos poderes constituídos tanto no interior da América portuguesa, como no próprio centro de poder da metrópole.

Conforme Vilhena, os trapiches integravam uma rede de comércio poderoso que definia políticas comerciais de forma arbitrária. Ao descrever o perfil da cidade no perímetro da Alfândega, onde ficavam próximos os trapiches do Azeite e “o chamado das Grades de Ferro”, onde havia, contíguo ao Trapiche do Azeite, “o grande trapiche que serve d’Alfândega do Tabaco, onde está a casa da Mesa da Inspeção, pertencente ao mesmo”³⁶, analisava sobre a questão que envolvia interesses escusos por parte de negociantes trapicheiros:

*Consta haver nesta cidade arbitristas que querem propor a S. Majestade, o tomar-se todo aquele quarteirão, e fazer-se ali um trapiche por conta da Real Fazenda, para nele se guardar privativamente o açúcar todo da Bahia: eu porém receio muito não seja o arbitrio dirigido a querer arbitrar propriedades por preços, que não valem, e além dos prejuízos que vêm a particulares, que têm propriedade daqueles gêneros em outras paragens, que não importarão em menos de duzentos para trezentos mil cruzados, e que para mais nada lhe podem servir; ... e finalmente a S. Majestade nada lhe convém obras de custo nesta cidade, porque são muito prejudiciais à sua Real Fazenda, quando de muita utilidade a muitos que as manuseiam, e ainda em cima pedem remuneração de serviços, quando muitas vezes os têm feito péssimos. [...] Da Alfândega pois para diante, e para a parte do mar, começam becos medonhos por estreitos, imundos, e escuros em extremo*³⁷.

Com tais observações, Vilhena acusava os proprietários de trapiches de terem privilégios que os beneficiavam em detrimento da Coroa e, portanto, lhes cobrava maiores compromissos para com as melhorias urbanas necessárias à cidade, considerando serem de sua responsabilidade, especialmente aquelas que envolviam a Alfândega e seu entorno. Portanto, a coroa portuguesa deveria ser isentada de tais compromissos, por considerar que os únicos beneficiários das muitas negociações que empreendiam eram os próprios trapicheiros. Afinal, a Alfândega era o principal instrumento de arrecadação das rendas reais, por ter a função de arrecadar direitos sobre a entrada e saída de mercadorias, fiscalizando e controlando o movimento das operações mercantis, especialmente ao se tratar da exportação de açúcar e tabaco, produtos mais valorizados no comércio atlântico.

35 Arquivo Histórico Ultramarino. Conselho Ultramarino. Brasil – Baía. Coleção Castro e Almeida, Bahia, 1786-1798. Caixa 66, Docs: 12.701 a 12.707.

36 VILHENA, 1969: 96. Tomo I. Refere ao trapiche Grande, propriedade de José Carvalho de Albuquerque, na quinta do Unhão. Ver Annaes do Arquivo Público da Bahia, Volume XXIV, p. 101-102.

37 VILHENA, 1969: 96. Tomo I. Refere ao trapiche Grande, propriedade de José Carvalho de Albuquerque, na quinta do Unhão. Ver Annaes do Arquivo Público da Bahia, Volume XXIV, p. 101-102.

E, nas suas descrições da região portuária no final do século XVIII, especialmente a do Pilar, dizia que o caminho que ia do Forte de S. Francisco ao Norte, em direção ao Cais Dourado, era “acompanhado de altas propriedades, ou soberbos trapiches, o da viúva de Manuel Pereira de Andrade, e o chamado do Barnabé”. Seriam estes edifícios “talvez [...] os mais expectáveis de todos os particulares da Bahia...”³⁸.

Na segunda metade do século XVIII a parte baixa da cidade da Bahia era considerada “extremamente povoada”, com ruas bastante estreitas e escuras, diferente da parte alta em que as ruas eram “comodamente espaçosas e alinhadas”³⁹. Entre 1788 e 1801, ocorreram melhorias urbanas nas cidades alta e baixa. No governo de D. Rodrigo José de Menezes foi preparado um plano para a cidade do Salvador, iniciando-se, então, a pavimentação das ruas principais, respeitando alinhamentos, etc.

O século XIX se inicia com importantes transformações políticas e econômicas na Europa, particularmente em Portugal, o que impactou fortemente a sua colônia da América. O ano de 1808, com a chegada da Família Real ao Brasil, configurou-se em marco essencial para as políticas econômicas implementadas, especialmente a partir da abertura dos portos. Os caminhos para a independência do Brasil foram traçados e a animação comercial se fez mais intensa com a liberdade de comércio. A importância do porto de Salvador foi reafirmada como elo comercial importador e exportador, tanto em escala internacional como regional e local, refletida, ao longo do século XIX, pela ampliação substantiva de atividades mercantis e na intensificação das suas funções administrativas, comerciais, de transporte de mercadorias e de gente, de prestação de serviços navais, entre outras.

A Carta Régia de 28 de janeiro de 1808, determinando a abertura dos portos no Brasil, entre outros objetivos, evidenciava a necessidade de livrar os trapiches dos principais portos da colônia, localizados no Rio de Janeiro, em Salvador e Recife, “de mercadoria perecíveis; legalizar um volumoso comércio clandestino, importante para a economia da colônia; atender à representação de comerciantes locais...”⁴⁰.

Como o eixo dos grandes negócios realizados na cidade do Salvador encontrava-se localizado no antigo Bairro da Praia, ali estava habitado pela “opulenta burguesia” de então, composta por negociantes portugueses, em sua maioria. Nos princípios do século XIX, o Bairro da Praia era composto de

[...] sobrados de quatro e de cinco andares, enfileirados ao pé da montanha, em longa rua, com denominações diferentes, que ia da Preguiça ao Pilar. Nas freguezias da Conceição da Praia, do Pilar, da Sé, e de São Pedro, habitavam os homens da classe aristocrática, constituída de senhores de engenho, traficantes de escravos, e ourives. A preferência à margem da praia, decorria da falta de transportes urbanos, e da dificuldade

38 VILHENA, 1969: 99.

39 Carta de 1781, José da Silva Lisboa, Doc. Cit., p. 496.

40 TAVARES, 1979:7 apud AZEVEDO, 1985: 12.

*de acesso à Cidade Alta, ocasionada pelas ladeiras. Na orla marítima, tudo era mais fácil. Fiscalização e controle dos negócios, embarque e desembarque de mercadorias*⁴¹.

O governo de D. Marcos de Noronha e Brito (1810-1818), VIII Conde dos Arcos, foi representativo quanto aos investimentos em melhorias no Bairro da Praia, particularmente onde estava localizado o maior eixo mercantil de então. No seu governo, foi criada, em 15 de julho de 1811, a Praça do Comércio da Bahia, a primeira do Brasil, posteriormente denominada Associação Comercial da Bahia, enquanto entidade de classe que reunia os grandes homens de negócio de então, servindo de órgão orientador das políticas econômicas e financeiras que respondessem aos seus interesses. Justificava-se a sua criação pela “bondade do seu porto”, “excelência e abundância dos seus produtos” e “importância de seu comércio”, o que a “equiparava a algumas das principais Praças da Europa”⁴².

Contudo, aquela parte da cidade, apesar de significativa econômica, social e politicamente, demandava, àquele época, investimentos imprescindíveis para a melhoria da sua estrutura portuária, bem como para o comércio, a exemplo da necessidade de conter as encostas que a cada ano chuvoso transformavam-se em perigo para aqueles que ali habitavam bem como para a proteção do seu comércio. As fortes chuvas que assolaram a Bahia por 32 dias, em 1813, provocaram o desabamento de alguns morros sobre a Cidade Baixa, que, em parte, ficou alagada e ameaçando ruína, com considerável número de mortes. No dia 14 de junho, desabou a ribanceira na Cruz do Pascoal, que ficava defronte do Trapiche Barnabé, a pouca distância da Igreja do Pilar, cobrindo o dito trapiche e arrasando casas que estavam em frente e à parte desta banda de terra. Não se soube o número certo de mortos. O então governador, o Conde dos Arcos, propôs ao rei de Portugal a transferência da alfândega para Itapagipe, o que significava a transplantação da cidade para aquele sítio, considerado mais seguro, despovoando-se a parte que padecera. Os desmoronamentos se sucederam na Ladeira da Misericórdia, Conceição e Gamboa, provocando dezenas de mortes⁴³.

Desde então, a Cidade Baixa foi alvo de sucessivas reformas, no sentido de beneficiar o mais importante porto do Brasil e ampliar o bairro comercial. Aterros ao mar foram realizados, a fim de aumentar o espaço para a instalação de novos armazéns, companhias, escritórios. Durante o século XIX, a Cidade Baixa cresceu em 100% de área, o que favoreceu, em certa medida, a instalação de um adequado cais de atracação, que, pouco a pouco, apresentou-se insuficiente. Outros aterros se sucederam até o da década de 1920⁴⁴. A terra avançava definitivamente para o mar, propiciando o desenvolvimento urbano e portuário.

41 MATTOS, s/d: 13.

42 Livro de Registro dos ofícios da Associação Comercial, de 1840 a 1850, p. 49 apud MATTOS, p. 25.

43 *Annaes da Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro*, Volume LVI – Carta de Luiz Joaquim dos Santos Marrocos, escrita do Rio de Janeiro à sua família em Lisboa, de 1811 a 1821 – Carta n. 52; VARNHAGEN, Francisco Adolfo de. História Geral do Brasil antes da sua separação e independência de Portugal. 7. Ed. São Paulo: Edições Melhoramentos, 1962, tomo V., p. 100-101.

44 Sobre os avanços urbanísticos e aterros da região portuária de Salvador ver ACCIOLI, 1925; AZEVEDO, 1949; RUY, 1949; VILHENA, 1969, vol. 1; AUGEL, 1980; AZEVEDO, 1985, vol 1; AZEVEDO, 1993; AZEVEDO, 1991; AZEVEDO, 1990.

CONCLUSÃO

Com a independência política do Brasil, os rumos político-administrativos e econômicos, de alguma forma, foram mantidos, especialmente em relação à produção agro-exportadora e à escravidão. Na Bahia, o fluxo comercial foi ampliado, tendo em vista a introdução de novos “entrepostos que serviam de depósito ao volume da produção da Bahia” representados pelo número de trapiches existentes⁴⁵. No ano de 1824, aparece, pela primeira vez, o Trapiche Barnabé com duas denominações: o Barnabé Pequeno e o Barnabé Grande. Provavelmente, após o desabamento de 1813, ocorreu a ampliação do trapiche e conservação da parte antiga. Diversos novos trapiches apareceram no período, com entrada e saída das principais mercadorias: tabaco, café, açúcar, algodão, entre outros gêneros, além de objetos e produtos comercializados, como farinha, bacalhau, louça, azeite doce, azeite de peixe, queijos, barricas de cerveja, couros, madeiras, aguardente, coquilhos, cabos de alho, azeite de palma, mármore⁴⁶.

No período que se segue à independência, os trapiches passaram por um acentuado processo de reorganização e fiscalização. Dentre tantos outros fatores de ordem técnica, foi o período em que se evidenciaram as deficiências dos trapiches, crescentemente enfrentadas pelos comerciantes locais que dependiam do porto como elo de ligação local e internacional. Incapacidade de armazenagem, precariedade na segurança, desconfiança de sabotagens sobre os produtos ali armazenados e frequência de incêndios, foram alguns dos problemas emergentes⁴⁷.

A precariedade das instalações portuárias tornou-se preocupação das autoridades locais, associada aos interesses de comerciantes importadores-exportadores. Iniciaram-se diversos projetos de modernização do Porto de Salvador, com o primeiro datado de 1815 e não concretizado. No porto de Salvador, os trapiches particulares se multiplicavam e dominavam a logística comercial, por se constituírem em pontos estratégicos de armazenagem e transporte de mercadorias de longo e pequeno curso, cobrando altos preços pelos serviços que realizavam. Durante a monarquia, os esforços anteriores de regulação deste comércio por parte do Estado foi melhor estruturado, de forma que o controle fiscal sobre os mesmos se fez mais ostensivo, por desempenharem importante papel para o fisco. Com a necessidade de aumentar a arrecadação e diminuir a evasão de renda, diante da “posição estratégica desses estabelecimentos comerciais, que aumentava com o passar dos anos”, as discussões no âmbito do estado monárquico estavam direcionadas para a necessidade de “tornar o Estado independente dos trapiches particulares”. Este debate “gerou, por sua vez, dois cursos de ação por parte das elites políticas do Império: um visando remodelar o porto e aumentar as instalações da Alfândega, o outro visando controlar e fiscalizar as atividades portuárias e dos trapiches privados”⁴⁸.

45 CALMON, 1923: 376-396.

46 APEB. Colonial e Provincial. Fundo Presidente da Província, Trapiches - maços 4938, 4937-1, 1580, Registros de comerciantes (Livro 6).

47 ROSADO, 1983.

48 CRUZ, 1999: 8

Seguindo o curso modernizador que foi debatido pelas instituições do estado imperial e por homens de negócios presos à tradição comercial colonial e outros que emergiram com a monarquia, os trapiches passaram a ser alvo de maior fiscalização e regulamentação no contexto das sucessivas normatizações dos portos brasileiros, como tentativas de controle e fiscalização por parte do governo. Durante o período colonial, as Câmaras Municipais eram responsáveis pelos portos. Ainda em 1820, o Decreto de 13 de julho declarava ser da competência da Repartição da Marinha “a concessão, e a todos os portos de qualquer porção de praia”⁴⁹. Em 1822, com a nova organização administrativa no Brasil independente, os portos passaram a ser de responsabilidade da Intendência dos Arsenais da Marinha, dentro do Ministério da Marinha⁵⁰. Ao longo do período monárquico, o governo imperial editou diversas normas, com o claro objetivo de prover a costa brasileira de uma estrutura portuária que atendesse à crescente demanda comercial exportadora e importadora, especialmente a partir do crescimento da produção cafeeira no Rio de Janeiro e oeste paulista⁵¹. Contudo, a estrutura portuária almejada e necessária ao comércio marítimo, somente foi iniciada em 1913, com a inauguração do novo porto em Salvador. Os aterros sucessivos foram expandidos para o mar e a antiga cidade dos trapiches, das alvarengas, pontes de madeira, dos cais de atracação, das feiras públicas, foi substituída pela abertura de modernas e largas avenidas, de espaços de entretenimento e comércio construídos na parte alta da cidade, enquanto o porto se tornava alvo de políticas de nacionalização e de gestão centralizada, comandadas pelo Estado, especialmente a partir da década de 1930.

49 BRASIL. Decreto de 13 de Julho de 1820. Declara da competência da Repartição da Marinha a concessão, e a todos os portos de qualquer porção da praia. *Coleção de Leis do Império do Brasil*. Rio de Janeiro: 1820, p. 49, v. 1 pt I. Disponível em: <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret_sn/antioresa1824/decreto-38868-13-julho-1820-567998-publicacaooriginal-91357-pl.html>. Acesso em: 10 nov. 2014.

50 GOULARTI FILHO, 2007: 457.

51 GOULARTI FILHO, 2007: 457.

FONTES

- Alvará de 18 de fevereiro de 1715, Faz. 3. Publicações do Archivo Nacional, XXVII.* Rio de Janeiro, Oficinas do Archivo nacional, 1931.
- Annaes da Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro*, Volume LVI — Carta de Luiz Joaquim dos Santos Marrocos, escrita do Rio de Janeiro à sua família em Lisboa, de 1811 a 1821 — Carta n. 52.
- Annaes da Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro*, Volume X. Rio de Janeiro: typ. G. Lenzinger & Filhos, 1883, p. 554.
- Annaes da Biblioteca Nacional*. Vol. 68. Catálogo de documentos sobre a Bahia existentes na Biblioteca Nacional. Divisão de Obras Raras e Publicações.
- APEB. *Colonial e Provincial. Fundo Presidente da Província, Trapiches* - maços 4938, 4937-1, 1580, Registros de comerciantes (Livro 6).
- APEB, *Judiciário, Livros de notas do 1o. e 2o. ofícios de Salvador*, livro 110, p. 39.
- Arquivo Histórico Ultramarino. Conselho Ultramarino. Brasil – *Baía. Coleção Castro e Almeida, Bahia, 1786-1798*. Caixa 66, Docs: 12.701 a 12.707.
- BRASIL, Ministério da Cultura do - *Assessoria Especial. Projecto Resgate “Barão do Rio Branco”, Lisboa, 1997. Portarias passadas pelo Governo interino do arcebispo D. Sebastião Monteiro da Vide e pelo Vice-Rei Vasco Fernandes César de Menezes, do ano de 1719 ao de 1722.* In *Annaes da Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro*, volume X, 1883.
- BRASIL, Ministério da Cultura do - *Assessoria Especial. Projecto Resgate “Barão do Rio Branco”, Lisboa, 1997. Portarias de 1733 em diante.*
- BRASIL, Ministério da Cultura do - *Assessoria Especial. Projecto Resgate “Barão do Rio Branco”, Lisboa, 1997.* In *Annaes da Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro*, volumes XXXI, XXXII, LXVIII.
- Carta de José da Silva Lisboa a Domingos Vandelli, Diretor do Real Jardim Botânico de Lisboa, de 18 de outubro de 1871.* *Annaes da Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro*, volume XXXII. Rio de Janeiro: Oficinas da Biblioteca Nacional, 1910.
- Ofícios de 1781 do governador da Bahia Marquez de Valença e carta de José da Silva Lisboa.* In *Annaes da Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro*, volume XXXII. Rio de Janeiro: Oficinas da Biblioteca Nacional, 1910, p. 494-506.
- Publicações do Archivo Nacional, XXVII.* Rio de Janeiro: Oficinas do Archivo Nacional, 1931.

BIBLIOGRAFIA

- ACCIOLI, Ignácio (1925) — *Memórias históricas e Política da Província da Bahia*. Bahia: Imprensa Oficial do Estado.
- AUGEL, Moema Parente (1980) — *Viajantes estrangeiros na Bahia Oitocentista*. São Paulo: Editora Cultrix.
- AZEVEDO, Thales de (1949) — *Povoamento da Cidade do Salvador*. Bahia: Tip. Beneditina.
- AZEVEDO, Paulo Ormindo de (1985) — *A Alfândega e o Mercado: Memória e Restauração*. Salvador: SEPLANTEC/CONDER, Vol 1.
- ___ (1990) — *A primeira reforma urbana de Salvador*. Salvador: A Tarde.
- ___ (1991) — *O Porto e a Porta*. Salvador: A Tarde.
- ___ (1993) — *O Trapiche da cultura*. Salvador: A Tarde.
- CALDAS, José Antônio (1948) — *Notícia Geral de toda esta capitania da Bahia desde o seu descobrimento até o presente ano de 1759*. Fac símile (possui planta do trapiche Barnabé Cardoso).
- CALMON, Francisco Marques de Goes (1923) — *Vida Comercial da Bahia de 1823 a 1900*. “Diário Oficial do Estado da Bahia. Edição Especial de Centenário”, Salvador, p. 376-396.
- CRUZ, Maria Cecília Velasco e (1999) — *O porto do Rio de Janeiro no século XIX: Uma realidade de muitas faces*. “Tempo”, 8, Ago.
- CRUZ, Maria Cecília Velasco; LEAL, Maria das Graças de Andrade; PINHO, José Ricardo Moreno, org. (2016) — *Histórias e espaços portuários: Salvador e outros portos*. Salvador: Edufba.
- FERREZ, Gilberto (1963) — *As Cidades de Salvador e Rio de Janeiro no Século XVIII. Álbum Iconográfico comemorativo do bicentenário da transferência da sede do Governo do Brasil*. Rio de Janeiro: Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro.
- GOULARTI FILHO, Alcides (2007) — *Melhoramentos, reaparelhamentos e modernização dos portos brasileiros: a longa e constante espera*. “Economia e Sociedade”, Campinas, v. 16, n. 3, p. 455-489, dez.
- MATTOS, Waldemar (s.d.) — *Panorama econômico da Bahia (1808-1960)*. Edição comemorativa do sesquicentenário de fundação da Associação Comercial da Bahia. Salvador-Bahia-Brasil. s/e.
- OTT, Carlos (1979) — *Atividade Artística nas Igrejas do Pilar e de Sant’Anna da Cidade do Salvador*. Salvador: UFBA/Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas.
- PITA, Sebastião da Rocha (1976) — *História da America Portuguesa, desde o anno de mil e quinhentos do seu descobrimento, até o de mil e setecentos e vinte e quatro*. Belo Horizonte, Itatiaia; São Paulo: Ed. da USP, p. 46-50.
- RIBEIRO, Alexandre Vieira (2009) — *A cidade de Salvador: estrutura econômica, comércio de escravos, grupo mercantil (c.1750 - c.1800)*. Rio de Janeiro: Instituto de Filosofia e Ciências Sociais da Universidade Federal do Rio de Janeiro. Tese de doutoramento.
- ROSADO, Rita de Cássia Santana de Carvalho (1983) — *O Porto de Salvador - Modernização em Projeto: 1854/1891*. Salvador-Bahia: Universidade Federal da Bahia. Dissertação de mestrado.
- RUY, Affonso (1949) — *História Política e Administrativa da Cidade do Salvador* Bahia: Prefeitura Municipal do Salvador; Tip. Beneditina.

- SILVA, Alberto (1953) — *A Cidade d'El-Rei (Aspectos Seculares)*. Salvador: Publicações da Diretoria do Arquivo, Divulgação e Estatística da Prefeitura Municipal do Salvador.
- SIMAS FILHO, Américo, org. (1998) — *Evolução Física de Salvador*. Edição Especial. Salvador: Pallotti (1ª. Ed. 1978).
- ___ (1980) — *Evolução Urbana da Cidade do Salvador de 1549 a 1800* (síntese). “Revista de Cultura da Bahia”, no. 14 (jan/1979 a Dez/1980).
- SOUZA, Avanete Pereira (2003) — *Poder local, cidade e atividades econômicas* (Bahia, século XVIII). São Paulo: Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo. Tese de doutoramento.
- ___ (2005). *Poder local e autonomia camarária no Antigo Regime: o Senado da Câmara da Bahia (século XVIII)*. In BICALHO, Maria Fernanda & FERLINI, Vera Lúcia, orgs. — *Modos de governar: idéias e práticas políticas no Império português, séculos XVI a XIX*. São Paulo: Alameda, p. 311-325.
- SCHWARTZ, Stuart B. (1988) — *Segredos Internos: engenhos e escravos na sociedade colonial – 1550-1835*. São Paulo: Companhia das Letras.
- VALIM, Patrícia (2012) — *José Pires de Carvalho e Albuquerque, Secretário de Estado e Governo do Brasil: poder, elites e contestação na Bahia de 1798*. “Anais da VI Conferência Internacional de História Econômica & VI Encontro de Pós Graduação em História Econômica”. São Paulo: FEA-USP.
- VILHENA, Luís dos Santos (1969) — *A Bahia no século XVIII*. Bahia: Editora Itapuã, Vol. 1.